

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2480

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2485

Et bonne soirée. Merci.

M. CHARLES FRENETTE-CYR
Classe universitaire

2490

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais Charles Frenette-Cyr à venir nous présenter son opinion. Vous avez un PowerPoint, Monsieur Frenette-Cyr? Oui.

2495

Alors, pendant qu'on s'organise, je vais juste vous rappeler... Oh, qu'il y en a beaucoup, là. Juste vous rappeler que vous avez 10 minutes de présentation et 10 minutes de questions, échanges avec les commissionnaires; d'accord?

2500

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

C'est quand je veux?

LA PRÉSIDENTE:

2505

Allons-y.

2510 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Bonsoir, ça va bien? Mon nom, c'est Charles. Je me présente : je suis un élève à l'UQAM, j'étudie en urbanisme, je suis un étudiant de Jean-François Lefebvre qui m'enseigne le cours de planification des transports et mobilité.

2515

Je suis ici dans le cadre des consultations pour présenter mon projet d'un lien structurant sur la Rive Sud de Montréal.

Donc, je vous présente l'ordre du jour de ma présentation.

2520

Donc, je vais vous expliquer pourquoi le sujet me touche particulièrement. Moi, je suis un résident de Longueuil, j'ai résidé à Longueuil depuis ma naissance. Ça fait 20 ans que je côtoie mes liens sociaux là-bas, que j'y travaille, je vais à l'école, je fais mes déplacements en transport en commun.

2525

Donc, j'ai une certaine expertise, et je peux constater les comme, comment dire, tous les défauts du réseau, les potentiels, les contraintes, puis les améliorations qu'on pourrait y faire.

Donc, pour mettre un peu en contexte : vous pouvez probablement vous demander pourquoi je viens parler d'un projet à Longueuil dans les consultations de Montréal.

2530

LA PRÉSIDENTE:

Exactement, c'était une de nos questions.

2535 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Donc, pour expliquer un peu la situation : la Ville essaie de régler des problèmes de congestion automobiles assez importants dans la ville.

2540 La façon dont on s'y prend, c'est de faire des réseaux de transports structurant, comme le tramway de Lachine, ou comme monsieur a parlé précédemment, le lien de l'Est.

Cependant, une bonne partie des gens de la région de Montréal vivent en banlieue, et leur mode de transport principal, c'est l'automobile.

2545

S'ils ont des commissions à faire à Montréal, ou ont à venir travailler dans la ville centre, ils vont probablement utiliser l'automobile s'il n'y a pas un moyen de transport assez efficace pour venir remplacer l'automobile.

2550

Donc, si on ne leur propose pas une autre solution, bien, on ne réglera jamais les problèmes de congestion dans la ville centre.

2555

Donc, c'est dans ce cadre-là qu'on vient instaurer un réseau structurant à Longueuil. Mais pas juste là, dans toutes les banlieues, pour venir globaliser le réseau plutôt que de le voir sur un point de vue régional.

2560

De plus, c'est important, comme ont mentionné les autres personnes qui ont passé avant moi, de miser sur le transport en commun dans un cadre de lutte aux changements climatiques. Puisqu'on sait qu'au Québec, il y a environ 45 % de nos émissions de GES qui sont émis par les transports; puis que les pertes d'écosystèmes liés à l'étalement urbain, bien, ça n'aide pas la situation non plus.

2565

Donc, un moyen efficace de retirer des automobiles du réseau, bien, c'est de mettre plus de transports en commun.

Donc, ça en vient à ma problématique, qui vient de comment améliorer l'offre de transport en commun structurant dans la région de Longueuil?

La solution que je propose, bien, c'est un tramway.

2570 Pourquoi? Bien, parce que c'est peu coûteux comparativement à un métro ou un sky train. On voit une diminution du coût vraiment importante, parce qu'on n'a pas à construire des stations aériennes ni des stations souterraines.

2575 Il y a une grande capacité comparativement à d'autres modes de transport, comme un autobus, un sky train, on peut en nommer d'autres aussi.

Il y a une meilleure intégration que le sky train aussi, il n'y a pas de grands pylônes qui passent, on peut refaire les surfaces des rues pour améliorer une circulation piétonne, cycliste, et cetera.

2580 Puis ça permet le déploiement de plus de stations, puisqu'avec le même budget qu'on ferait avec un métro, on peut faire environ 130 stations de tramway.

2585 Puis pour moi, ce qui est le plus important, c'est qu'il faut que le mode de transport soit efficace, fiable, et accessible à tous.

Quand je dis accessible à tous, c'est que ça soit accessible aux personnes déficientes, aux personnes handicapées, puis à toutes les personnes sur le réseau; sans nécessairement que ces personnes-là soient obligées de prendre du transport adapté, ou peu importe. On veut que ce soit autonome.

2590 Puis c'est important que ce soit efficace et fiable pour que les gens décident de délaisser leur automobile pour prendre un réseau de transport en commun.

2595 Pour ce qui est du domaine public, quand on parle des finances publiques, bien, on voit peut-être une diminution des coûts, parce que moins de personnes qui utilisent leur automobile veut dire aussi moins d'usures sur le réseau des routes. Donc, on coupe des coûts aussi.

Puis avec le remplacement des chauffeurs d'autobus qu'on n'utilise plus, bien, on coupe des coûts là aussi.

2600 Sur l'environnement, comme mentionné plus tard, bien, ça aide à la lutte aux changements climatiques puis pour l'amélioration des conditions de vie, qui est probablement le point le plus important pour les ménages.

2605 Ça, ce que ça veut dire, c'est qu'on peut enlever le deuxième véhicule, parce qu'on n'aurait plus besoin du deuxième véhicule pour se rendre travailler. Bien, on a un réseau de transport assez efficace.

2610 Puis aussi, moins de temps passé dans la congestion, ça, ça veut dire plus de temps pour faire ce qu'on veut, comme passer du temps avec sa famille, s'adonner à ses passions. Je pense que c'est des objectifs assez viables puis qui méritent de porter attention.

2615 Donc, l'explication de mon projet : j'ai constitué, par mon expertise puis que Jean-François Lefebvre m'a appris puis par mon expérience du terrain, un réseau structurant pour la Ville de Longueuil.

2620 Donc, ce que je propose, c'est un réseau de 24,72 km, 29 stations, un lien nord-sud et est-ouest, et plusieurs connexions intermodales.

2625 Donc, je n'ai pas de pointeur pour vous expliquer concrètement, mais ici, on peut voir le terminus Panama qui est la station du REM. On peut lier la station du REM avec le métro Longueuil. Ensuite, le métro Longueuil, on peut lier plusieurs pôles importants d'emploi et d'éducation. Ensuite, le terminus se rend à la gare de train de banlieue et à l'aéroport.

2630 Ça, ça amène plusieurs choses assez intéressantes. On le sait que l'aéroport de Saint-Hubert va bientôt devenir — accueillir des vols internationaux donc, on pourrait faire des connexions entre l'aéroport de Montréal et l'aéroport de Saint-Hubert en passant par le REM.

De plus, on peut aussi se dire que ça pourrait désengorger le métro, parce que des gens qui habiteraient loin du REM vont pouvoir maintenant le prendre.

2630 Puis aussi, ce qui est assez important, c'est la ligne verte. La ligne verte, ça amène un lien entre le quartier où est-ce qu'on peut voir, c'est écrit Sainte-Hélène, puis le quartier Saint-Hubert.

En ce moment, il y a une autoroute et une voie ferrée qui coupent le quartier en deux. C'est complètement deux mondes différents, puis il n'y a aucun accès outre que le boulevard
2635 Taschereau ou Cousineau et le Chemin Chambly.

Donc, en faisant ça, on vient lier les quartiers ensemble, puis on vient créer une connexion urbaine dans la ville.

2640 Puis je peux notamment penser, mettons, un patient qui a besoin — qui va à un rendez-vous à l'Hôpital Pierre-Bouché, qui a besoin d'aller à un autre rendez-vous à l'Hôpital Charles-Le Moyne, il peut s'y rendre en environ 15 minutes grâce à ça; au lieu de faire un détour d'une 1 h 30 en passant par le métro Longueuil.

2645 Aussi, ici, on peut voir une carte qui a été tirée de l'Enquête origine destination. Le réseau, il passe par les plus grands pôles d'emplois, qu'on peut notamment penser autour du Mail Champlain, l'hôpital — bien, les deux hôpitaux, le métro, les différents cégeps.

Puis ici, c'est un peu brouillon, comme carte.

2650

LA PRÉSIDENTE:

Oui, il vous reste deux minutes.

2655

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

Oui. C'est un peu bouillon, comme carte. Mais ici, on voit le territoire couvert à la marche par le réseau.

2660 Mes recommandations pour appliquer qu'un tel projet fonctionne : il faut convaincre la population du bien-fondé du projet. Pour moi, ce n'est pas très compliqué, il faut juste montrer que le projet est plus efficace. C'est plus efficace de prendre le transport en commun que de prendre son automobile.

2665 Aussi, ça va être important d'implanter un réseau de transport actif autour des stations dans les zones rouges que j'ai montrées précédemment. On peut notamment penser à la compagnie BIXI qui pourrait nous aider. Comme ça, ça aide à l'accessibilité du réseau.

2670 Ça serait important d'améliorer les infrastructures déjà existantes. On peut notamment penser à augmenter la fréquence de la ligne jaune, moderniser les wagons qu'on a pour être capable d'absorber les utilisateurs supplémentaires qui vont venir s'y ajouter.

2675 Rendre plus efficace le réseau d'autobus. On peut notamment penser à prendre les autobus qui ont été retirés du réseau par l'ajout du tramway, puis les remettre — les redéployer sur le réseau pour augmenter la fréquence de passage des autobus, pour que le réseau devienne ainsi plus efficace.

2680 Puis en deuxième mesure, si nécessaire, ça serait important de nationaliser le réseau du REM, puisqu'en termes de gouvernance, c'est difficile de déployer un réseau public de transport en commun et un réseau privé, qui ont des intérêts différents en termes de passagers, puis...

2685 Puis pour conclure, pour lutter contre la congestion routière dans le Grand Montréal, c'est important de s'attaquer à la congestion sur un point de vue métropolitain, au lieu de juste voir sur un point de vue régional.

Donc, c'est pour ça que je pense que c'est une bonne idée de faire un tramway à Longueuil.

2690 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Puis vous présenterez ça à la RTM aussi.

2695 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

2700 O.K. Merci. Des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2705 Est-ce que vous avez aussi pris en considération, il y a un autre projet de tramway sur la Rive Sud ou de SLR sur Taschereau?

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

2710 Oui. Dans le fond, sur mon plan, en fait, je viens englober ce projet-là, puisque selon moi, en fait, le projet qui était en ce moment dans les vapes, c'est un REM.

2715 Puis selon moi, ce n'est pas nécessairement un bon projet pour la Rive Sud en ce moment. Puis si ça passait par des axes que, selon moi, ce n'était pas nécessairement l'idéal. Ça passait par le boulevard Roland-Therrien qui n'a pas nécessairement les usages nécessaires. C'est beaucoup du résidentiel, en fait, densité.

On peut notamment aussi penser à un autre segment que je n'ai pas ajouté, mais qui pourrait possiblement se faire plus vers l'ouest, qui se rend vers Saint-Catherine.

2720 Mais encore là, en premier temps, je crois que c'est correct de le faire en autobus encore, puisque ça, c'est prioritaire. Ensuite, on peut voir ce qui peut être fait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2725 Vous avez parlé de l'Enquête origine destination tout à l'heure. Est-ce qu'il y a assez de densité partout sur la Rive Sud couvert par votre réseau pour, comment je pourrais dire, pour rentabiliser un réseau comme ça, comme un tramway, ou...?

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

2730 En fait, ce n'est pas partout sur la Rive Sud qu'il y a une assez grande densité, mais sur les quartiers où est-ce qu'on passe, c'est probablement très dense. Et il y a certains quartiers de Montréal qui sont moins denses que ces quartiers-là.

2735 Je peux notamment penser au Vieux-Longueuil, aux quartiers autour de Saint-Lambert, ça aussi, c'est très dense; le pôle Greenfield Park aussi... bien, pas du côté ouest du boulevard, mais du côté est, c'est assez dense.

2740 Il y aurait moyen de le rentabiliser, mais il faut que les gens prennent le transport. Puis pour que les gens prennent le transport, il faut que ce soit efficace, fiable, puis accessible à tous.

LA PRÉSIDENTE:

2745 Merci. Question? En vous écoutant parler, parce que vous avez nommé les personnes avec un handicap, bon, tout ça. Et je me suis demandé — parce qu'avec la nouvelle tarification, je sais que c'est beaucoup plus cher quand on habite Longueuil.

Est-ce que vous avez pensé à une forme de tarification sociale; ou ce n'était pas du tout dans vos préoccupations à ce moment-là?

2750 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Bien, je n'y ai pas pris... je n'y ai pas pensé concrètement, puisque dans les enjeux de ma présentation, bien, ce n'était pas ce qui m'était demandé.

2755 Par contre, moi, j'ai quelque chose à proposer avec ce plan-là : les personnes qui ont des besoins en particulier, ça peut aller en fonction du revenu, le tarif.

2760 Mais aussi, moi, ce que j'aimerais implanter dans ce réseau-là, c'est plus une tarification par rapport à la distance parcourue, comme on peut voir dans les pays comme la Corée du Sud qu'on tape quand on rentre et on tape quand on sort, puis on paie pour l'utilisation qu'on fait.

Parce qu'en ce moment, les utilisateurs de la Rive Sud et de Laval paient plus cher que ceux de Montréal, mais on fait le même trajet, même plus court que ce que les Montréalais font.

2765 Puis je trouve que c'est une injustice. C'est gentil que vous en parliez, ça me donne une tribune.

LA PRÉSIDENTE:

2770 Merci. Mon intention n'était pas de vous lancer une perche.

Vous demandez, bon, on l'a vue, parce qu'on ne l'avait pas vue, votre carte, vous l'avez présentée ce soir. Puis vous parlez de transport actif de type BIXI. Moi, je connais moins Longueuil, est-ce qu'il y a des pistes cyclables, et est-ce qu'elles se connectent avec des pistes cyclables montréalaises?

2775

2780 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Je suppose que vous connaissez la mairesse, Catherine Fournier, puis ses intentions. Depuis qu'elle est rentrée en poste, si je ne me trompe pas sur les chiffres, il y a environ 16 km de pistes cyclables qui se sont ajoutées au réseau longueuillois.

2785

Juste cet été, comme je vous dis, j'ai de l'expertise, j'ai beaucoup roulé sur le réseau. Puis au fil de l'été, j'ai vu constamment des pistes cyclables s'ajouter. Donc, déjà là, le réseau, il est déjà en meilleure posture.

2790

Puis parenthèse : c'est des pistes cyclables souvent mieux aménagées que celles de Montréal, avec des protections contre les voitures.

2795

Mais en termes pour Montréal, on s'entend qu'il y a seulement deux accès pour Montréal, qui est le pont Jacques-Cartier et le point Champlain. Puis ces accès-là, les pistes cyclables sont très bien. Celle du pont Champlain est très bien aménagée, celle du pont Jacques-Cartier aussi est très bien aménagée.

2800

D'ailleurs, depuis l'année dernière, on peut y accéder pendant l'hiver aussi. C'est des avancées qui se font.

Puis je crois qu'un réseau BIXI, ça pourrait bien fonctionner. Parce qu'en ce moment, Longueuil, il y a environ seulement sept à huit stations qui se concentrent seulement dans la partie du Vieux-Longueuil donc, on ne peut pas aller loin.

2805

Des fois, je vois des gens — moi, j'habite plus loin dans la ville, des fois, je vois des gens arriver avec leur BIXI, puis je suis comme : « Mon Dieu, qu'est-ce qu'ils font? »

Il n'y a pas d'autre station, ça fait qu'on ne peut pas les laisser.

2810 Donc, le réseau, c'est sûr qu'il ne fonctionne pas présentement, parce qu'on ne peut pas
l'utiliser complètement.

 Mais si on l'ajoutait autour des stations, les gens, ils pourraient possiblement prendre
davantage le réseau en commun.

2815

LA PRÉSIDENTE:

 D'accord. Merci beaucoup. Je crois qu'on a passé à travers nos questions, puis on
comprend plus pourquoi vous nous parlez du tramway à Longueuil, alors qu'on est sur le PUM.
2820 On le comprend très bien, je vous remercie beaucoup.

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

 Merci.
2825

LE COMMISSAIRE CHARLES:

 Merci.

2830 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:**

 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2835

 Alors, bonsoir, Monsieur Frenette-Cyr, à une prochaine.